Exp 0272

I N D I C E

Nº INTERNO	ARCHIVO	DOCUMENTO
Ø266	5-A-9	Centro de Análisis Naval EEUU.
Ø267	"	Estudio sobre grado de alistamiento y preavisos mínimos y necesarios para el planeamiento de operaciones y despliegue de las unidades Submarinas.
Ø271	"	Ley de Defensa.
Ø272	"	Informe Tte. Marcelo VIGNOLLES (Comisión Agrup.Naval Malvinas)
Ø274	"	Doctrina británica.
Ø276	"	GFH de CFT 40 a COOP y GRANVILLE
Ø282	"	Informe de DISA s/conclusiones sanidad en combate.
Ø288	"	Informe del DEHE referente equipo del personal embarcado.
Ø289	"	Informe de la Escuadra Aeronaval Nº 1 relacionado con lanzamiento de torpedo.
Ø290	"	Informe de la Escuadrilla Aeronaval del Reconocimiento s/vuelos efectuados.
Ø291	"	Informe del Dpto. "B" JEIN s/publicación de EE.UU.
Ø328	"	Análisis del Conflicto efectuado un Alte. de BRASIL.
Ø331	"	Apuntes de la ESGN de España relacionados con el conflicto.
Ø332	"	Idem anterior.
Ø333	"	" "
Ø549	"	Guiado de emergencia del submarino clase SALTA.

ar

C. O. A. C.
EXP. E. INTERNO Nº 0272

C. O. A. C.
ARCHIVO Nº 5-A-9

CLASIFICADO

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº 112/82"C".-
Letra PAKI,3FY.-

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº 0272

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-A-9

BUENOS AIRES, 28 de Octubre de 1982.-

OBJETO: E/Informe.-

AL SEÑOR COMANDANTE DEL AREA NAVAL FLUVIAL

Adjunto se eleva el informe producido por el Señor Teniente de Fragata Dn. Pablo Marcelo VIGNOLLES a raíz de su comisión a la Agrupación Naval Malvinas entre el 10 de Mayo y el 20 de Junio del corriente año por ser de interés y a efectos de que el mismo sea girado a la Comisión de Análisis de las Operaciones de Combate en el Conflicto del Atlántico Sur.

ARMADA ARGENTINA – KING

CARLOS VIBORG BAHNSON
CAPITAN DE CORBETA
COMANDANTE

CLASIFICADO

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
AREA NAVAL FLUVIAL

ENTRO: 03-11-82 Letra: P-

SALIO:	CON	TRAM	FIR
Comandante			
2do. Comandancia			
Detall General			
Operaciones	✓		
Inteligencia			
Abastecimiento			
Material Naval			

CLASIFICADO

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº S/Nº

Letra S/L.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 2
C.O.A.C.

EN NAVEGACION, 30 de Agosto de 1982.-

OBJETO: E/Informe.-

AL SEÑOR COMANDANTE DEL PATRULLERO A.R.A. "KING"

Informo que por GFH 091909 MAY/DIARMAPERVAL fuí trasladado en Comisión a la AGRUPACION NAVAL MALVINAS, por lo que el 10 de mayo desembarqué en RADA LA PLATA. Las actividades seguidas a partir de ese momento fueron las siguientes:

HECHOS CRONOLOGICOS:

Mes de Mayo : Día 10

1200 Hice mi presentación en la Oficina que indicaba el GFH de referencia donde se me informó que no era allí donde debía hacerlo. Visto esto concurrí a la Oficina de Enlace del AREA NAVAL FLUVIAL donde el Sr. Capitán de Corbeta VIGO me acompañó a ver al Señor Capitán de Fragata I.M. Dn. Carlos WARTJES en Personal Superior. Este último me ordenó concurrir a Suministros para conseguir el equipo de zona fría, tarea que cumplí con mí vehículo particular. Después de pasar por mi domicilio y avisar de mi situación regresé al Edificio "LIBERTAD" embarcando en una camioneta junto al Sr. Teniente de Fragata Engelman y cinco cabos, siendo trasladado al aeroparque de Palomar.

1600 Previo al embarque en el avión F-28 de la FAA me cambié con equipo de zona fría.

1800 Arribé a COMODORO RIVADAVIA. En la Oficina de Control de Tránsito Aéreo (CAT) nos informan que no hay vuelos a MALVINAS por malas condiciones meteorológicas. Decidí permanecer allí junto al resto del personal de la Armada. El Sr. Teniente Engelman se contactó con el señor Capitán de Navío Aviador Naval GRONDONA, a quien ambos fuimos a ver a 2000 en la ciudad de COMODORO RIVADAVIA.
Nos dijo que nos alojáramos en la Base Aérea Militar y nos mantuviéramos informados de los vuelos que iban a PUERTO ARGENTINO.
Al regreso, tras haber verificado el alojamiento del personal subalterno hicimos lo propio.

Días 11 y 12:

Permanecí a la espera de algún vuelo a MALVINAS no registrándose alguno.

///.2....

ARMADA ARGENTINA
CONFIDENCIAL

Nº ....
Letra ....

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 3 C.O.A.C.

En el transcurso de esos días se agregaron tres Oficiales médicos y tres Oficiales de Cuerpo Combate.

Día 13:

1900 Embarqué con el Señor Teniente de Fragata ENGELMAN a bordo de un avión Hércules C-130. El avión llegó hasta PUERTO ARGENTINO, pero por condiciones meteorológicas no pudo aterrizar por lo que regresé a COMODORO RIVADAVIA a 0100 del día siguiente.

Día 14:

1730 Embarqué en el mismo avión, el cual no pudo arribar a destino por encontrarse aviones enemigos destacados, estando de regreso en COMODORO RIVADAVIA a 2330.

Día 15:

1830 Embarqué en el avión arribando a PUERTO ARGENTINO a 2200.
Tras haber colaborado en el desembarque de la carga del avión, con el Sr. Teniente de Fragata ENGELMAN nos trasladamos en una ambulancia hasta el Hospital Militar de PUERTO ARGENTINO.
De allí el Señor Teniente de Fragata ENGELMAN llamó a la Agrupación Naval Malvinas para informar nuestro arribo, más tarde se hizo presente en el Hospital el Sr Capitán de Corbeta GREGORIO quien nos comunicó que seríamos destinados a la Radio Naval Malvinas.
Esa noche dormimos en el Hospital.

Día 16:

0800 Fuimos trasladados hasta la Agrupación de I.M. Malvinas donde el Sr. Capitán GREGORIO junto el Sr. Teniente de Fragata CASTRO RIVAS, quién había arribado en un vuelo posterior al nuestro, nos comunicó que si bien originalmente la idea era la de que cumpliéramos funciones de Jefe de CIC (particularmente como Controladores Aéreos), el Sr. Teniente de Fragata ENGELMAN y yo iríamos a RAMALVINAS y el Teniente de Fragata CASTRO RIVAS al radar de Ejército.

Ese mismo día nos alojamos en una casa en los límites del pueblo. A partir del día siguiente comenzamos a cumplir guardia en la estación de radio.
Las funciones que cumplí fueron las de:
1). Supervisar el tráfico que se recibía.
2). Verificar las actividades de búsqueda y escucha de frecuencias del ENO.
3). Asegurar la ligazón permanente con las estaciones de comunicaciones del Continente y Unidades móviles destacadas en las Islas.
4). Mantener la situación actualizada de las operaciones.
5). Encaminar el tráfico de comunicaciones de y para las Autoridades y Unidades destacadas en PUERTO ARGENTINO.

De allí en más las actividades diarias no tuvieron alternativas muy diferentes.
En cuanto a orden interno, ranchaba en el APOSTADERO NAVAL, aunque por la noche, cenaba en la AGRUPACION DE I.M., puesto que resultaba peligroso desplazarse en la oscuridad, dado la gran cantidad de centinelas apostados, quienes en varias oportunidades habían abierto fuego sobre propia tropa.

Pocos días después de arribados cambié de alojamiento a uno más próximo a la estación de radio.
A partir de los últimos días de mayo tuve a cargo la tarea de preparación y lanzamiento de señuelos radar,
El día previo a la capitulación permanecí en la estación de radio, concurriendo a descansar a 0800 del día siguiente. Dos horas más tarde me avisaron que se había ordenado destruir la estación de radio por lo que regresé de inmediato verificando que ello había sido ejecutado, así como incinerado la documentación y publicaciones.
Pasado el mediodía el Señor Capitán GREGORIO ordenó replegar al personal de RAMALVINAS al Apostadero Naval y a mí, que destruyera el equipo de señuelos radar, tarea que realicé más tarde.
Dado que practicamente todo el personal militar con asiento en PUERTO ARGENTINO se había replegado el APOSTADERO NAVAL, me trasladé junto al Sr. Teniente de Fragata CASTRO RIVAS al barco PENELOPE cuyo comandante era el Sr. Teniente de Navío Horacio GONZALEZ LLANOS permaneciendo allí durante las noches de los días 14 y 15, esperando el momento en que debíamos ser trasladados al

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº ....

Letra ....

ESTADO M... ARMADA FOLIO Nº 5 C.O.A.C.

///.4.....

aeropuerto.
Como a 1630 se imponía el toque de queda, me destaqué hasta el APOSTADERO NAVAL y le informé al Señor Capitán GREGORIO que pasaría la noche en aquella embarción y que por cualquier novedad nos hiciera avisar. Por la mañana, después del levantamiento del toque de queda fui hasta el Apostadero Naval, previo dejar equipo y armamento en el PENELOPE, para averiguar sobre las actividades a seguir, encontrando que el personal de la Armada ya había sido trasladado al aeropuerto. Dado que personal Militar inglés se encontraba en el Apostadero y muelles regresé al PENELOPE y, habiendo retirado el equipo y armamento me dirigí al pesquero YEHUIN donde puse en conocimiento de mi situación al Sr. Capitán de Navío MOZARELLI.
El ordenó que permaneciera abordo. Por la tarde al efectuar un viaje con heridos hasta el buque hospital A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR", se me ordenó embarcar en aquél, haciendo lo propio junto a las tripulaciones del pesquero FORREST, guardacostas 82 de PNA y PENELOPE.
Abordo del A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR" se me asignó camarote. El día 18 desembarqué en COMODORO RIVADAVIA en un helicóptero y abordé un avión ELECTRA en el que me trasladé hasta ESPORA, desembarcando allí. Me dirigí al domicilio de mi familia en Bahía Blanca, presentándome el día 22 en BUENOS AIRES a la DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL NAVAL.
Allí posteriormente de la confección de una declaración jurada de los elementos perdidos, hablé con el Sr. Capitán de Navío BONZO, Capitán de Navío DAVILA y Capitán de Fragata WARTJES a quienes relaté los hechos citados anteriormente.
Se me ordenó salir de licencia hasta 05 de Julio, fecha en que hice mi presentación a este destino.

OTROS DATOS:

1 GENERALES:

a) Cabe destacar la celeridad y premura con que en Suministros el personal militar y civil me proveyó del equipo de zona fría ya que en menos 5 minutos estuve en condiciones de retirarme con aquel en su totalidad.

///.5....

Nº ....
Letra ....

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 6
C.O.A.C.

b) Tras el aribo a COMODORO RIVADAVIA no se tenía conocimiento de nuestro arribo y el personal militar de la A.R.A. que se encontraba allí manifestó que no eran oficina de enlace ni poseían recursos para solucionar, los problemas del personal en tránsito por lo que gestionaron nuestro alojamiento en la Base Aérea Militar con asiento en esa ciudad.

c) La atención y comportamiento del personal superior y subalterno de Fuerza Aérea, para con el personal de la Armada en tránsito en COMODORO RIVADAVIA fue óptimo.

d) De las conversaciones con pilotos de FAA en COMODORO RIVADAVIA quedaba claro que a su entender la guerra era llevada a cabo únicamente por esa Fuerza, hecho que me llevó a una discusión con un mayor que ponía en tela de juicio la no participación directa de los buques de la Armada en el conflicto.

2) PARTICULARES

a) Durante el desempeño de la guardias en la estación de radio pude observar lo siguiente:

a 1) Existió un excesivo volumen de comunicaciones motivado por:

a.1.1. Necesidad de mantener asegurada una ligazón permanente en HF con PUERTO BELGRANO.

a.1.2. Necesidad de mantener actualizada la situación aire - mar a PUERTO BELGRANO.

a.1.3. Comunicaciones extensas debido a la codificación de la información de a.1.2. que era enviada cada 15 minutos.

a.1.4. Contestación a gran cantidad de requerimientos originados en el continente.

a.1.5. Mantención de la ligazón asegurada en otros circuitos en forma permanente durante las operaciones aéreas.

a.1.6. Necesidad de ejecución de engaño manipulativo en circuitos de coordinación de operaciones de vuelos.

///.6....

a.1.7. Evacuación del tráfico proveniente de I.M., (particularmente largas listas de requerimientos logísticos), aeronaval y del Gobernador Militar.

a 2) Los equipos de radio, si bien se les efectuó el mantenimiento más adecuado, en la medida de las posibilidades, fue degradando su rendimiento y ante la falta de equipos de repuesto y ante las necesidades expuestas en el punto anterior, sufrieron averías irreparables. (Tal el caso del transreceptor 6-18T que funcionó 2 meses en forma permanente).

a 3) La proximidad con otras estaciones de radio y radar produjeron interferencias con sus consecuencias.

a 4) En cuanto al rendimiento del personal en las guardias fue muy bueno, pese al recargo de servicio, el tiempo prolongado la operación y a las circunstancias que enmarcaron la situación general del conflicto.

a 5) Gran cantidad de información que pudo ser obtenida de las operaciones de búsqueda, interceptación, escucha y localización de comunicaciones del ENO, no lo fue debido a que no se contó con personal capacitado en traducciones ni grabador para registrar.
No obstante la planificación y coordinación de la escucha por cuenta de la estación de radio y unidades navales dio buenos resultados.

a 6) En las comunicaciones en claro interceptadas del, ENO, en lo que se estimó constituía la red Defensa Aérea de la Fuerza, la designación de los contactos o blancos era dada por número de track seguidos de la posición por azimut y distancia a un punto prefijado, estimado como ZZ y otro posiblemente San Carlos, pero siempre el mismo.

b) En cuanto a la tarea de lanzamiento de señuelos radar cabe destacar lo siguiente:

///.7...

b 1) Los citados señuelos consitían en globos de goma inflados con hidrógeno a los que se les ataba una pantalla reflectora radar de 1 metro de diámetro de aluminio y papel aluminio, que se lanzaba con diferentes velocidades de ascensión (regulado a ojo ya que no contaba con elementos precisos ni mayores conocimientos).

b 2) Los señuelos fueron seguidos por radar aire propio perdiéndose el contacto a 40.000 pies de altura y 110 millas de distancia.

b 3) En una oportunidad fueron batidos por fuego antiaéreo de baterías propias por lo que fue necesario efectuar coordinaciones más ajustadas.

b 4) En el proceso de obtención del hidrógeno (a base de una sustancia alcalina, Ferrosilicona granuladas) los factores ambientales incidieron en forma terminante en el rendimiento del sistema. A continuación doy una comparación que cubre dos situaciones extremas, en que la temperatura, como agente catalítico de la reacción química es el factor más importante a tener en cuenta.

CONDICION	H. OBTENIDO	OBSERVACIONES
Frío (0° /3° C) LLuvia y viento	40 atmósferas	50% de la ferrosilicona granulada sin reaccionar. Apenas 1 Globo
Al sol (10°C") sin viento Mezclado mecánico de la solución mediante batido	120 atmósferas	10% de la ferrosilicona granulada sin reaccionar. 2 globos bien inflados

c) Existieron otros factores en cuanto a personal y situación enmarcada por el conflicto, tales como :

///.8....

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 9
C.O.A.C.

///.8.....

c 1) Ante la ausencia de artillería de costa, prácticamente todos las noches el ENO ejecutaba fuego naval sobre las posiciones propias, acercándose con impunidad a 8 millas del pueblo y a corta distancia de la costa. Además de las consiguientes bajas y daños materiales producía un deterioro del estado anímico y físico en el personal

c 2) Las versiones sobre la capacidad aérea propia que teoricamente otorgaban la superioridad aérea, no eran consecuentes con la realidad por cuanto el ENO mantenía desde la madrugada y hasta la puesta de sol 3 PAC y en ciertas horas del día 7 PAC asegurándose el dominio del espacio aéreo practicamente en forma permanente. Ello también incidió desfavorablemente.

c 3) Las versiones sobre la capacidad del los Comandos del ENO originó entre los centinelas un estado de psicosis que motivó enfrentamientos entre propia tropa.

c 4) Otro factor que incidió negativamente fue la información proveniente de emisiones radiales extranjeras (particularmente Uruguayas) que dió un grado superlativo a las actividades del ENO, no así a las propias.

c 5) La falta de correspondencia particular (yo no recibí ninguna carta) obró en deterioro del ánimo.

Asimismo dejo constancia de haber regresado el armamento y munición que llevé, perteneciente al cargo armas de infantería del buque.

A los efectos de, poner en su conocimiento de las diferentes actividades desempeñadas por el suscripto por cuanto pienso que pueden ser tenidas en cuenta como datos experimentales, o informativos, elevo el presente.

(firma al dorso)

PABLO MARCELO VIGNOLLES
Teniente de Fragata

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº 112/82"C".-
Letra PAKI, 3FY.-
(N.I.: ANFL, ILA Nº 66/82)

CORRIENTES, 05 de Noviembre de 1982

///ÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.

De acuerdo a la solicitud del señor Comandante del Patrullero A.R.A. "KING" que comparto, elevo el presente considerando la información de utilidad para ese Comando y si lo estima conveniente, su posterior giro a la Comisión de Análisis de las Operaciones de Combate en el Conflicto del Atlántico Sur.-

ARMADA ARGENTINA – AREA NAVAL FLUVIAL

JOSE FELIX MARTINEZ
CAPITAN DE NAVIO
JEFE DE ESTADO MAYOR
A CARGO DEL COMANDO

...DE OPERAC. NAVALES
...ría General
ENTRÓ: 11 NOV 1982
Nº Giro Int.: P-26

GIRO INTERNO

		Conoc.	Resol.	Arch.
Personal	N-1			
Inteligencia	N-2			
Operaciones	N-3			
Logística	N-4			
Serv. Armas	S-5			
Salvamento	S-6			
Auditoría	S-7			
Relac. Públicas	S-8			
Sec. Privada				
...eneral				
...es				

CDO. OPERAC. NAVALES
DPTO. OPERACIONES
ENTRO: 12-11-82

GIRO INTERNO

	CONOC.	RESOL.	ARCH.
Jefe			
Div. Planes			
Div. Operac.			
Div. C.O.C.			
Div. Adiestr.			
Div. Dat. Plan.			
Div. Doctrina			
Div. Ccìones.			
Despacho			

FOLIO:

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA – FOLIO Nº 10 – C.O.A.C.

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº 112/82"C" 11/...

Letra PAKI,3FY.

FOLIO Nº
C.O.A.C.

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
FOJA Nº 11

PUERTO BELGRANO, 16 de Noviembre de 1982

///SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS DE LAS OPERACIONES DE COMBATE EN EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR

Por orden del señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES, para conocimiento y efectos, elevo el presente.-

ARMADA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
ESTADO MAYOR

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL
CDO. DE OPERACIONES NAVALES

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº 112/82"C"

Letra PAKI,3FY.

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
FOJA No 12

PUERTO BELGRANO, 16 de Noviembre de 1982

///SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS DE LAS OPERACIONES DE COMBATE EN EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR

Por orden del señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES, para conocimiento y efectos, elevo el presente.-

Fdo
JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL
CDO. DE OPERACIONES NAVALES

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
DEPARTAMENTO OPERACIONES
ESTADO MAYOR

NESTOR CARBONETTI
CAPITAN DE NAVIO